The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

Special Collections Division
University of British Columbia Library

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol ⟶ (meaning "CONTINUED"), or the symbol ▽ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:

L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

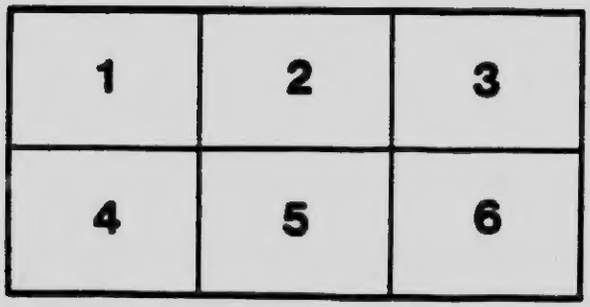
Special Collections Division
University of British Columbia Library

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole ⟶ signifie "A SUIVRE", le symbole ▽ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.



VANCOUVER

ET LE CANAL DE PANAMA

SPM
9851

VANCOUVER

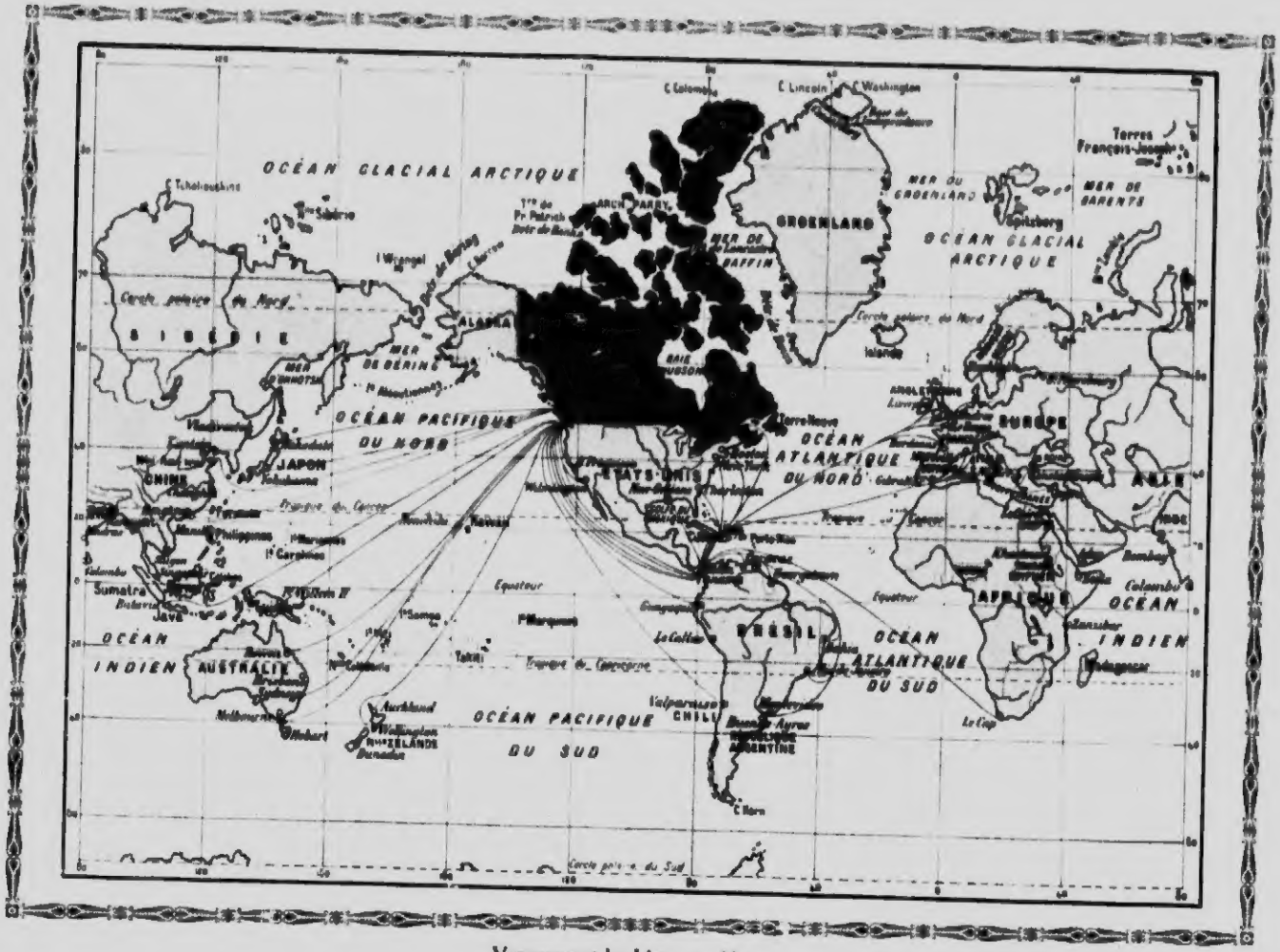
LE PLUS GRAND PORT DU PACIFIQUE

SES PROGRÈS EN 25 ANS

L'OUVERTURE A LA NAVIGATION DU CANAL DE PANAMA
FERA DE VANCOUVER L'UN DES PLUS GRANDS PORTS DU MONDE

ÉDITÉ PAR LA
"VANCOUVER DEVELOPMENT Cy"
Incorporée par Charte du Gouvernement de la Colombie Britannique

1912 (?)



Vancouver et les Lignes maritimes.

RAPIDITÉ DU DÉVELOPPEMENT DE VANCOUVER

VANCOUVER, le grand port du Pacifique, n'a que *26 ans d'existence*.

C'est en 1886, que Sir William van Horne, Président de la Compagnie du Canadian Pacific, decida de faire défricher la forêt vierge s'étendant sur les bords du Burrard Inlet et d'y creer de toutes pièces une ville qui deviendrait, sur l'Océan Pacifique, le *Terminus du Canadian Pacific Railway Cᵛ*.

Fin 1886, *Vancouver possède 600 habitants*. Elle est alors *détruite par un incendie*.

Dès 1888, la ville de Vancouver est reconstruite et compte 2.000 habitants.

En 1900, Vancouver a doublé et compte 4.000 habitants.

En 1905, sa population s'élève à *41.000 habitants*.

Actuellement, *Vancouver, 26 ans après sa fondation*, compte plus de **200.000 habitants.**

Vancouver, sur le Pacifique est le grand port de tout l'Ouest Canadien.

Vancouver possède un magnifique port naturel, a 200 kilomètres de la haute mer, complètement à l'abri des vents du large. Son port s'étend sur 90 kilomètres de longueur, et 50 kilomètres sur la rivière Fraser.

Comme dimensions, le port de Vancouver est le troisième du monde. Il peut abriter les plus forts tonnages.

Vancouver, terminus et port d'expédition de tout le réseau transcontinental du *Canadian Pacific Railway Cᵛ*, deviendra, avant trois ans, le port terminus de quatre autres Compagnies de chemins de fer qui sont les suivantes :

Le *Grand Trunk Railway Cᵛ* (Réseau transcontinental) ;
Le *Canadian Northern Railway Cᵛ* (Réseau transcontin.) ;
Le *Northern Pacific Railway* ;
Le *Chicago, Milwaukee and Saint-Paul Railway Cᵛ*.

Vancouver est la tête de ligne des Compagnies de Navigation de l'Océan Pacifique. Des services réguliers relient Vancouver à la Chine, au Japon, à l'Australie, aux principaux ports d'Orient, à l'Amérique du Sud.

L'ouverture prochaine du Canal de Panama fera de Vancouver un des plus grands ports du monde entier.

Port de Vancouver.

Les lignes aujourd'hui existantes et celles qui s'organisent actuellement permettront de s'embarquer à Vancouver et d'expédier les marchandises pour les destinations suivantes :

1° Pour Prince-Rupert et tous les ports de la Colombie Britannique ;
2° Pour les ports de l'Alaska ;
3° Pour les îles de la Reine-Charlotte ;
4° Pour les pêcheries du Nord-Ouest ;
5° Pour l'Afrique du Sud (canal de Panama) ;
6° Pour les ports de la Méditerranée (Canal de Panama) ;
7° Pour Londres, Liverpool et Bristol (Canal de Panama) ;
8° Pour Ceylan, les Indes et l'Orient ;
9° Pour la Chine et le Japon (Compagnie de Navigation Transpacifique du C. P. R.) ;
10° Pour la Nouvelle-Zélande, l'Australie, Honolulu.
11° Pour la Californie et le Mexique (Pacific Coast S.S.C°) ;
12° Pour les ports de l'Europe occidentale, Hambourg, Brême, la Baltique (Canal de Panama) ;
13° Pour la Nouvelle-Orléans, Key-West, New-York, les ports de l'Est-Canadien (Canal de Panama).
14° Pour les ports sud-américains.

Le tonnage du port de Vancouver pour l'année finissant au 31 mars 1912, s'élevait à 9.134.494 tonnes.

VANCOUVER est une métropole construite avec les derniers perfectionnements de la vie moderne, entourée de lignes de chemins de fer et située à l'endroit précis où aboutissent toutes les routes de l'Ouest-Canadien.

Sa situation, unique dans tout le continent américain, devait en faire naturellement une des plus grandes villes du monde.

Pour se rendre compte du développement prodigieux pris par Vancouver, il suffit de comparer les chiffres qui ont servi d'assiette aux évaluations pour les taxes municipales perçues sur la propriété bâtie et non bâtie.

Vancouver possède *54 banques* dont le capital réuni dépasse 500 millions, le chiffre des compensations qui était de 230 millions en 1900, s'est élevé à 2.575 millions en 1912.

ANNÉES	PROPRIÉTÉ NON BATIE	IMMEUBLES	VALEUR IMPOSÉE
	Francs	Francs	Francs
1887	12.284.210	901.895	13.186.105
1889	26.377.980	3.645.285	30.023.265
1891	52.387.100	7.449.325	59.836.425
1893	80.163.720	14.650.835	94.814.555
1895	69.148.620	20.695.660	89.844.280
1897	65.621.210	22.825.715	88.446.925
1899	65.525.495	25.045.815	90.571.310
1901	66.439.750	37.895.625	104.335.375
1903	69.655.970	46.349.020	116.004.990
1905	85.249.660	59.815.775	145.065.435
1907	192.651.685	81.815.335	274.467.020
1909	281.485.615	111.365.580	392.851.195
1910	379.609.445	148.269.440	527.878.885
1911	487.529.025	199.480.565	687.009.590
1912	690.625.045	268.665.615	959.290.660

La Gare terminus du Canadian Pacific Railway.

Sa force hydraulique dépasse 300.000 chevaux. — *Sa production manufacturière* était de 300 millions en 1909 et de 675 millions en 1912.

Ses tramways exploitent 572 kilomètres construits.

Or, le développement de Vancouver ne fait que commencer.

Il prendra son plein essor à partir de 1914, année au cours de laquelle le Canal de Panama sera ouvert à la navigation.

A ce moment-là, les villes suivantes qui sont dans la vicinité de Vancouver, prendront une rapide extension et deviendront les faubourgs de Vancouver :

New-Westminster, au centre du district agricole, aujourd'hui déjà le marché de la fameuse vallée du Fraser, comparable pour sa fertilité à celle du Colorado. New-Westminster possède actuellement des industries nombreuses pour la fabrication du matériel de chemins de fer, des scieries mécaniques plus vastes que toutes celles existant en Amérique, etc. Sa population ouvrière augmente sans cesse.

North-Vancouver, en face de Vancouver, sur le Burrard-Inlet, d'une superficie de près de 2.000 hectares. La ville comprend 50 kilomètres de rues et un parc de 250 hectares. Son port peut abriter les plus grands navires. Un pont gigantesque va relier North-Vancouver à la ville de Vancouver.

Point-Grey, au nord-ouest de Vancouver, sur le bras droit du Fraser. Sa superficie est de 8.000 hectares. Cette ville constituera le quartier des résidences. Une somme de 17 millions a été dépensée au cours des trois dernières années pour des travaux d'édilité.

Port-Mann, au sud du Fraser, à 4 kilomètres de Vancouver. La ville possède un wharf de 300 mètres de long sur 60 de large et 25 mètres de profondeur à marée basse. Elle sera, d'ici deux ans, le terminus du Canadian Northern, dont les immenses ateliers sont déjà en construction.

Richmond, sur les deux îles Lulu et Sea, dessert une contrée d'une fertilité prodigieuse. Cette ville est déjà choisie par la Royal Mail Steam Packet (Compagnie anglaise de navigation au capital d'un milliard et demi) pour en faire son port d'attache sur le Pacifique.

South-Vancouver, au sud de la ville de Vancouver, possède 7 kilomètres de quais sur le bras nord du Fraser. La ville est reliée à Vancouver par les tramways municipaux. Comme tous les autres faubourgs, elle est éclairée à l'électricité et possède une organisation téléphonique de premier ordre.

Vue panoramique de Vancouver

e de Vancouver et de son Port.

Les nouveaux Quartiers.

VANCOUVER
ET LE CANAL DE PANAMA

LES conséquences pour Vancouver de l'ouverture du Canal de Panama sont *incalculables.*

Vancouver, on l'a vu page 3, est reliée, par rail, à tous les points de l'Amérique du Nord.

Sa situation unique sur le Pacifique en fera l'exutoire naturel de la plus grande partie de l'Ouest-Canadien, dont les trois provinces du Manitoba, de l'Alberta et du Saskatchewan deviendront, avant peu, les plus grands producteurs de blé du monde entier.

Or, la majeure partie des récoltes s'emmagasinera à Vancouver pour être embarquée, via Panama, à destination de tous les ports européens, indépendamment des ports chinois et japonais, qui importent un chiffre considérable de céréales.

Cette route nouvelle raccourcira de près de moitié la distance entre Vancouver et les Iles Britanniques, et l'économie de fret qui en résultera sera considérable, puisque, pour les blés, on évitera, non seulement des transbordements coûteux et fréquents, mais encore un acheminement de près de [illegible].000 kilomètres par chemin de fer à travers tout le continent américain.

Vancouver, sur le Pacifique, sera privilégiée quant au prix du fret, par rapport à tous les ports de l'Atlantique.

Il faut remarquer, de plus, que les ports de l'Atlantique, tels que Saint-John, Halifax, Montréal, Québec, sont bloqués par les glaces (comme aussi Port-Arthur et Fort-William, sur le lac Supérieur) pendant une grande partie de l'hiver.

Le port de **Vancouver** *est toujours libre ;* la température étant, à peu de chose près, la même que celle qui règne sur les côtes de la Bretagne française.

Le Parc.

Le transport des grains, malgré l'importance toujours croissante des récoltes de l'Ouest-Canadien, ne constituera qu'un élément du tonnage de Vancouver. D'autres produits seront tributaires de ce centre unique, déversés par les multiples voies ferrées qui se terminent à Vancouver.

Le charbon, dont il existe des gisements considérables en Colombie Britannique, s'expédiera par quantités énormes à destination de la Chine et du Japon.

Le minerai de fer, dont il existe des montagnes sur la côte du Pacifique, s'exportera par le port de Vancouver. Une bonne quantité sera traitée sur place dans les hauts fourneaux qui s'édifient dans la banlieue de Vancouver.

Pour la fabrication de l'acier, qui exige du combustible à bon marché, Vancouver se trouve placée dans des conditions exceptionnelles. Tandis que Pittsburg doit faire venir son minerai de fer, à grands frais, des mines du Lac Supérieur, par l'intermédiaire de Duluth (1.200 kilomètres), que Glasgow s'alimente en Espagne, Vancouver trouve sur place le minerai, la chaux et le combustible. Son marché pourra s'élargir indéfiniment, grâce au Canal de Panama.

Les bois de toutes essences, qui sont une des richesses de la côte du Pacifique, donneront lieu à un transit important, dont le centre sera à Vancouver.

La pêche, particulièrement celle du saumon et du hareng, alimentera encore le port de Vancouver, qui, déjà à l'heure actuelle, en exporte pour 550.000 tonnes par an.

Vancouver, possédant une force hydraulique extraordinairement bon marché et qui dépasse 300.000 chevaux, est admirablement outillée pour créer les manufactures nécessaires à la transformation des matières premières. La ville doit devenir, dans un avenir peu éloigné, un des grands centres industriels de l'Amérique du Nord.

En résumé, **l'ouverture du Canal de Panama réduira de 16.000 kilomètres à 8.000 kilomètres la distance qui sépare Vancouver de New-York.** Le canal substituera la vapeur à la voile, réduisant ainsi le transit de six ou sept mois à quatre semaines. Le taux du fret par le Cap Horn, qui ressort entre 60 et 75 francs par tonne, sera réduit à 40 francs par le Canal de Panama.

C'est une véritable révolution qui se prépare, dont les conséquences jusqu'ici sont incalculables.

Le Quartier des Affaires.

LA
SPÉCULATION SUR LES TERRAINS

La valeur des terrains augmente chaque année d'environ 110 millions de francs pour la ville de Vancouver seulement.

On estime que 2.000 personnes arrivent chaque mois à Vancouver et ces chiffres expliquent la rapidité avec laquelle de nouveaux quartiers s'élèvent pour abriter une population toujours plus grande, tandis que les quartiers du centre augmentent constamment de valeur, tous les espaces disponibles étant recherchés par les banques, maisons de commission, d'exportation, agences de compagnies d'assurances de navigation, etc., qui s'ouvrent en vue de l'énorme importance que prendra la ville le jour où l'ouverture du Canal de Panama en fera une des premières métropoles du monde.

1.000 maisons nouvelles ont été construites en une seule année pour le compte de la British Columbia Steel Corporation. Les permis de construire délivrés par la municipalité de Vancouver se sont élevés, pour la seule année 1910, à **67 millions de francs** et en 1911, à **90 millions de francs.**

Il se construit à Vancouver, chaque année, pour plus de 7 millions de francs par mille carré, ce qui dépasse de près du *double* les chiffres atteints par les autres villes américaines et canadiennes dont le développement a été le plus rapide, telles que Seattle, aux États-Unis, et Winnipeg, au Canada.

Quelques plus-values de terrains, amplement justifiées par le nombre des usines ouvertes, la construction des nouvelles voies ferrées, l'augmentation de la population, méritent d'être signalées :

21 lots de terrains, payés **450 francs l'un** en 1887 (Subdivision 182 B et I Est), ont été revendus **33.000 francs chacun** en 1911.

313 lots de la Subdivision 200 A (Mount-Pleasant), payés **1.055 francs chacun** en 1887, ont été revendus **57.225 francs** en 1912.

100 lots achetés par MM. Oppenheimer Bros, dans la Subdivision 185 du quartier Ouest, au prix de **3.045 francs le lot**, en 1892, ont été revendus **chacun 75.000 francs** en 1911.

D'autres lots situés dans Hastings Street, payés **25.000 francs** en 1889, furent revendus **35.000 francs** en 1896 et **500.000 francs** en 1911.

Pour toutes Opérations immobilières et Renseignements généraux, s'adresser à

"THE VANCOUVER DEVELOPMENT CY"

Hastings Street, VANCOUVER, B. C.

Représentants à Paris :

DUBOIN, DE LA CHAPELLE & CIE

56, rue La Boétie

VANCOUVER EN 1912.

Vancouver en 1887, avant l'incendie.

Annees	Population de Vancouver
1886	Fondation
1887	Incendie total
1888	2.000
1900	4.000
1905	41.000
1907	102.000
1910	150.000
1912	201.000

STANFORD
LIBRARY